Constantin Iordan

Un dosar al rivalității franco-italiene în Balcani în anii '20: dotarea marinei române*

Între multiplele comandamente impuse de făurirea Marii Uniri și bilanțul participării României la prima conflagrație mondială s-a aflat indiscutabil și cel evidențiind absoluta necesitate a creării unei marine militare modernă, capabilă să răspundă noilor nevoi decurgând din imperativul apărării integrității teritoriale a țării. Pericolele potențiale de la est și sud și existența unui litoral maritim de cca. 400 km. motivau din plin această necesitate, care nu era pierdută din vedere de unii factori politici și militari încă de la începutul primului deceniu interbelic. Problema dotării era primordială, mai ales în absența unei industrii naționale de apărare. Apelul la importul de tehnologie străină era obligatoriu în această fază.

Istoriografia temei pune în lumină faptul că în primul deceniu după 1918 proiectele vizând dotarea marinei militare nu au fost materializate, iar în întreaga perioadă interbelică progresele nu au fost spectaculoase, cel puțin în raport cu efortul de modernizare a altor arme, de pildă, aeronautica. Explicațiile avansate de cercetătorii subiectului se reduc practic la una: greutățile economice și financiare ale țării[1]. Problema este mult mai complexă și, în efortul de descifrare a cauzelor multiple ale acestei stări de lucruri, nu trebuie să pierdem din vedere evoluția negocierilor cu partenerii străini, condițiile de livrare a tehnicii militare necesare, implicațiile politice ale tranzacțiilor. Cum în perioada analizată, dotarea marinei - nave, echipament, instrucție - nu se putea face decât cu concursul Marii Britanii, Franței și Italiei, unele documente din Arhivele de la Quai d'Orsay oferă indicii interesante asupra demersurilor efectuate în această direcție, asupra pozițiilor părților și perspectivelor de progres. Aceste documente, din care vom analiza unele fragmente, pot contribui la o înțelegere mai adâncă și nu mai puțin nuanțată a modului cum a evoluat problema dotării marinei în primul deceniu interbelic, a raportului dintre intenții, posibilități și realități.

Astfel, în decembrie 1923, premierul francez Raymond Poincaré era informat de ministrul său la București, Contele de Manneville, că România intenționa să repare două torpiloare în șantiere străine, franceze sau italiene. Pus la curent cu problema, Ministerul Marinei de la Paris opina că este preferabilă încredințarea comenzii unei firme franceze, dar că „această chestiune să fie legată, în parte, de trimiterea de ofițeri români la stagiu în școlile noastre și, eventual, de înlocuirea misiunii navale engleze, actualmente în România, cu o misiune franceză". Ministerul Marinei atrăgea

atenția lui Poincaré că „pentru a nu compromite rezultatele obținute, este totuși important ca să nu existe concurență între mai multe șantiere franceze". În acest sens s-au făcut demersuri ca cele două firme interesate, „La Société des Forges" și „Les Chantiers de la Méditerranée", „să nu acționeze separat". Rezultatul a fost decizia unei oferte unice la București și împărțirea ulterioară a execuției. Pe de altă parte, se avea în vedere ca plata să fie garantată de cunoscutul împrumut de 100 de milioane de franci ce se negocia la Paris în favoarea României. Cât privește trimiterea unei misiuni navale franceze, exista o dispoziție favorabilă, dar se sugera „mare prudență în eventualele tratative pentru a nu trezi atenția misiunii engleze". Împrumutul nu s-a realizat din cauza opoziției unor cercuri parlamentare franceze, și se contura deja rivalitatea franco-italiană în problema obținerii unor comenzi navale din România[2], ca și competiția de prestigiu dintre Paris și Londra[3].

Date importante privind preocupările cercurilor politice românești și atitudinea Franței găsim în **minuta** unei convorbiri avute de ministrul României la Paris, Constantin Diamandy, cu ministrul Marinei, Jacques-Louis Dumesnil, la 27 ianuarie 1925. Dialogul a avut drept subiect inițial „neliniștea guvernului român în fața eventualității remiterii (de către Franța - C.I.) guvernului sovietic a flotei (ex-amiralului Wranghel - C.I.) internată acum la Bizerta"[4]. Se știe că ministerul Cartelului stângii, condus de Édouard Herriot, recunoscuse U.R.S.S. în toamna anului 1924 și erau în curs negocieri în ideea ca flota lui Wranghel, refugiată după înfrângerea din toamna anului 1920 în Mediterana, și găzduită în portul de pe coasta tunisiană, să fie restituită autorităților sovietice[5]. În condițiile încordării relațiilor româno-sovietice după eșecul conferinței de la Viena (aprilie 1924) privind normalizarea raporturilor[6], factorii de decizie de la București considerau că remiterea flotei ar avea grave repercusiuni asupra echilibrului naval din Marea Neagră. Ministrul francez observa că problema restituirii nu a fost încă decisă de Președintele Consiliului, dar că „ar trebui un răgaz foarte lung, poate de mai mulți ani, pentru ca flota rusă de la Bizerta să poată fi reparată într-un mod permițând recuperarea unei valori militare, care nu va fi decât valoarea unei flote de rang secundar, nu numai din punct de vedere cantitativ, ci și calitativ". Totuși, Diamandy solicita garanții, în sensul că în cazul remiterii, nave franceze și engleze să circule în Marea Neagră, și să fie încheiat un acord cu guvernul român pentru stabilirea unei baze de aprovizionare la Constanța. Diplomatul român împărtășea interlocutorului opiniile amiralului Scodrea privind constituirea „unei forțe navale române, nu numai prin fabricarea în Franța a unităților necesare, ci și prin trimiterea unei misiuni navale franceze de organizare și instrucție". Minuta releva faptul că în concepția intimă a ministrului francez al Marinei, „un acord cu România pentru securitatea în Marea Neagră ar permite o limitare a numărului vaselor engleze". Pe de altă parte, Diamandy insista asupra utilității unei politici navale comune franco-britanice, acordul dintre cele două mari puteri fiind „armătura însăși a păcii". Dumesnill observa, printre altele, în finalul întâlnirii, că 1) fondul problemei flotei ruse depinde de decizia guvernului francez; 2) este necesară o soluție a acesteia deoarece Franța nu mai poate suporta la nesfârșit povara flotei ruse ancorată la Bizerta; 3) în orice ipoteză, guvernul (francez - C.I.) va face ceea ce depinde de el ca urmările deciziei noastre să nu fie supărătoare

pentru aliaţii noştri; 4) noi vom fi reprezentaţi în Marea Neagră după nevoi; 5) vom urmări cu interes conversaţiile franco-române pentru a avea un punct de sprijin (**point d'appui**) la Constanţa şi pentru a organiza, dacă aceasta este dorinţa guvernului român, marina, chiar redusă, pe care situaţia geografică de la Marea Neagră i-o comandă[7].

În martie 1925, o ştire importantă agita Ministerul Marinei de la Paris. Jacques-Louis Dumesnil anunţa pe Preşedintele Sindicatului Constructorilor de Nave că, în virtutea unor informaţii serioase, „guvernul român ar avea intenţia să comande foarte curând industriei străine 3 submarine de 600 tone; această comandă ar fi susceptibilă de a fi urmată de a doua privind 3 unităţi de acelaşi tip şi 2 submarine puitoare de mine; guvernul român nu va accepta oferte decât de la firme foarte calificate. Ministrul Marinei sublinia dorinţa obţinerii comenzii de către Sindicatul francez şi sugera diverselor şantiere adoptarea unei politici unitare[8]. Asupra acestui aspect atrăgea atenţia şi ministrul Franţei la Bucureşti, Robert de Billy - în aprilie: „În aceste condiţii, constructorii noştri ar trebui să se grupeze pentru a face oferte comune României; în absenţa unei înţelegeri, ei ar putea într-adevăr, risca - jenând reciproc acţiunea lor - să fie depăşiţi de industria străină"[9].

Intenţiile României erau împărtăşite la 20 aprilie de Diamandy lui Jules Laroche, şeful Direcţiei Politice la Quai d'Orsay: în ideea creării unei marine, guvernul de la Bucureşti a decis trimiterea unei comisii de investigaţie în Italia, Franţa şi Anglia, intenţia fiind apelul la industria franceză. Diplomatul român sublinia că va fi probabil reluată şi ideea lui Dumesnil de trimitere în România a unor instructori francezi pentru marină[10]. Patru zile mai târziu, Diamandy anunţa la Quai d'Orsay că misiunea română însărcinată cu comanda a 4 sau 6 submarine sosise în Franţa, prima etapă a turneului. La Paris exista impresia că Diamandy „se va forţa ca Franţa să obţină comenzile, în cazul unui preţ egal"[11]. Poziţia guvernului francez a devenit mai clară în cursul conversaţiei lui Diamandy cu Aristide Briand, noul ministru de externe, din 27 aprilie 1925. Diplomatul român şi-a exprimat mâhnirea faţă de rezerva lui Briand privind construirea unei baze navale franceze în România, iniţiativa ce apartinuse fostului guvern francez. În replică, Briand a fost categoric: „El nu este partizanul creării unei baze navale. Marina franceză este suficientă exact propriilor nevoi. Nu riscă risipirea forţelor /.../. Veţi face comenzi de submarine. Comisia Dvs. va face sondaje în această privinţă nu numai în Franţa, ci şi în Italia şi Anglia. Dată fiind intimitatea noastră şi orientarea politicii noastre, dacă veţi avea intenţia să treceţi comenzile altundeva, faptul ar produce un efect foarte supărător asupra opiniei franceze". Diamandy a subliniat că va depune toate eforturile ca aceste comenzi să fie acordate Franţei, şi că nu se gândea că ar putea fi altfel, decât dacă se va constata „o foarte mare diferenţă de preţ". Observaţia l-a iritat probabil pe Briand, care a remarcat că este vorba de „consideraţii de ordin secundar, şi că această comandă trebuie să rămână în Franţa"[12].

Ideea dotării marinei române cu submarine a creat şi alte probleme guvernului de la Bucureşti. Astfel, Ministerul de Război a adresat ataşaţilor militar şi naval francezi în capitala României apelul trimiterii în apele româneşti a 1 - 2 submarine franceze care să servească drept nave-şcoală în aşteptarea celor doi ani necesari

livrării submarinelor pe care guvernul român a decis să le comande peste hotare, de preferință în Franța[13]. Sesizat pe cale oficioasă, Ministerul francez al Marinei a făcut un demers pe lângă Comandorul de la Morandière, iar Quai d'Orsay s-a adresat Biroului 2 al Statului Major General. Răspunsurile au pus în lumină faptul că trimiterea de nave-școală ar fi „posibilă", dar demersul oficial trebuia să aparțină Ministerului Afacerilor Externe, or Quai d'Orsay condiționa acțiunea de „executarea comenzilor de submarine în Franța, fiind necesară o decizie promptă în această privință". Este ceea ce comunica oficial Briand Ministerului Marinei, la 19 mai, solicitând informații privind repartiția forțelor navale franceze[14]. Răspunsul Marinei din 17 iunie 1925 reliefa absența unei opoziții de principiu la realizarea proiectului trimiterii de submarine nave-școală, dar sublinia necesitatea împlinirii următoarelor condiții: 1) submarinele române să fie construite în Franța; 2) România să instaleze pe litoralul său o bază pentru submarine având stocurile și materialele necesare aprovizionării lor cu petrol, ulei, apă, electricitate, și localurile necesare găzduirii personalului; 3) pentru instalarea acestei baze, România trebuie să apeleze la industria franceză; 4) situația ierarhică și condițiile pecuniare de care vor beneficia comandanții, ofițerii și echipajele submarinelor noastre vor trebui reglate de comun acord cu guvernul român.

Cu aceste rezerve, Marina franceză putea detașa 1 - 2 submarine. Pe de altă parte, era dispusă să primească în școlile sale, îndeosebi în Școala de navigație submarină, un mic număr de ofițeri și subofițeri români.

Viitoarele submarine românești trebuind să fie, după informațiile Marinei, comparabile cu tipul **Ondine**, se evidenția interesul trimiterii unor unități de acest tip, dar această măsură nu putea fi aplicată decât la sfârșitul anului 1926, perioadă care coincidea cu momentul începerii instrucției și al terminării bazei[15].

Răspunsul Marinei a fost analizat cu atenție la Quai d'Orsay. S-a observat că realizarea ideii trimiterii de submarine în apele românești „ar prezenta avantaje serioase, atât pentru industria națională - comandă importantă plus eventual altele, cât și pentru prestigiul marinei franceze, căreia i s-ar încredința sarcina formării echipajelor românești, după insuccesul misiunii navale engleze". Implicațiile politice nu erau, firește, neglijate. Se avea în vedere reacția Moscovei, ambasadorul Franței în U.R.S.S., Herbette, semnalând deja protestele sovietice atunci când s-a vehiculat ideea unei baze navale franceze pe litoralul românesc. Pentru analiștii de la Quai d'Orsay era evident că o bază de aprovizionare a navelor-școală era departe de a avea importanța unei baze navale strategice, dar ideea finală reliefa următorul fapt: „Am putea să ne întrebăm dacă nu s-ar face jocul guvernului de la Moscova, furnizându-i un pretext pe care ar putea să-l exploateze în opinia publică rusă, fără ca jumătatea de măsură avută în vedere să asigure în schimb aliaților noștri români beneficiul unui instrument de apărare serios și eficient contra consecințelor chiar ale unei stări de spirit la crearea căreia ar fi contribuit"[16].

Firește, prima condiție a trimiterii de nave-școală era perfectarea comenzii de submarine în Franța. În iunie 1925, la Quai d'Orsay exista preocuparea mai veche a realizării unui acord între firmele franceze, nutrindu-se speranța ca în ceea ce privește „comenzile de submarine, nu se vor repeta dificultățile pe care le-au provocat

comenzile de aviaţie, consecinţă a rivalităţii dintre firmele franceze"[17]. Agitaţia a crescut în intensitate la începutul lunii iulie. Ministerul de Externe al Franţei anunţa pe Billy despre acordul dintre firmele „Schneider-Creusot", „Chantier et Atélier de la Loire" şi „Chantier Normand", care au înaintat solidar la Bucureşti oferte cu termen de răspuns la 20 iulie[18]. Pe de altă parte, constructorii francezi erau profund neliniştiţi de ofertele făcute de şantierele italiene, puternic susţinute de guvernul de la Roma, care ar fi intervenit direct pe lângă prinţul Carol. Termenul de 20 iulie a fost ultimativ, dar concurenţa italiană era un fapt îngrijorător pentru interesele franceze. La 6 august, Quai d'Orsay contura reperele situaţiei: realizarea unui acord între cele trei firme franceze; încheierea unei înţelegeri între acestea şi şantierele din Galaţi pentru executarea în ţara noastră a unei părţi din viitoarea comandă. Avantajele pentru România decurgeau din acest ultim aspect, şi anume: iniţierea în dificila construcţie a submarinelor, ocuparea unei părţi a mâinii de lucru, posibilitatea ulterioară de întreţinere a flotei româneşti. Pe de altă parte, sinteza evidenţia că preţurile oferite de constructorii italieni erau „sensibili mai mici", datorită „condiţiilor mai favorabile ale mâinii de lucru din Italia". Se insista însă asupra faptului că gradul de securitate al submarinelor construite deja în Franţa era mult mai mare evocându-se faptul că „Schneider" construise din 1912 şi construia încă, după planuri proprii, pentru 4 marine diferite: 17 submarine de 7 modele diferite, cu tonaje variind de la 300 la 950 tone. În concluzie, se cerea intervenţia guvernului de la Paris în favoarea constructorilor francezi[19].

La 11 august, Ministerul Marinei relua subiectul, aducând precizări privind concurenţa franco-italiană. Astfel, Quai d'Orsay era informat că proiectul „Schneider - Creusot" costa, în dolari, echivalentul a 132 de milioane de lei, iar proiectul italian, în lire - 110 milioane de lei. Ideea era că „raţiunea politică va interveni în obţinerea deciziei". Cum Vintilă Brătianu, ministrul român de Finanţe, era aşteptat la Paris, se sugerau demersuri pe lângă omul politic de la Bucureşti. Ministerul Marinei considera că guvernul român va avea de decis nu numai atribuirea comenzii, ci şi numărul de submarine precum şi eşalonarea livrărilor. Se avea în vedere o primă tranşă de două submarine, numărul total fiind estimat la 4; se aprecia, de altfel, că o eventuală altă comandă ar fi rezervată şantierelor din Galaţi - asociate cu „Schneider - Creusot"-, „ceea ce este dorinţa cea mai fierbinte a actualului guvern român şi a administraţiei marine, dacă nu a majorităţii marinarilor"[20].

Apropiata vizită a lui Vintilă Brătianu determina pe Briand să avertizeze, la 12 august, ministerele Comerţului şi Finanţelor de la Paris asupra „interesului pe care guvernul francez îl acordă unei încheieri favorabile a tratativelor actualmente în curs"[21].

La 27 august, sosirea lui Brătianu fiind iminentă, Quai d'Orsay redacta un memoriu asupra chestiunilor româneşti de discutat cu oaspetele. Între acestea revenea problema submarinelor şi reapărea teama în faţa puternicei concurenţe italiene: „Deşi „Schneider - Creusot" - se specifica în document - a redus iniţial preţul la 140 de milioane, apoi la 132 de milioane, diferenţa este încă sensibilă faţă de cel al şantierelor italiene, care rămâne inferior"[22].

Negocierile nu au progresat. Căderea guvernului Ionel Brătianu și constituirea ministerului generalului Alexandru Averescu au deschis noi posibilități creșterii influenței italiene. Interesul esențial al României era de a obține ratificarea de către Italia a acordului de la Paris din 28 octombrie 1920 privind Unirea Basarabiei[23]. În context, se trata obținerea unui împrumut de la băncile italiene. Chestiunea era delicată pentru evoluția raporturilor româno-franceze. Exact în ziua de 10 iunie 1926[24], când se semna tratatul de prietenie dintre România și Franța, Quai d'Orsay transmitea Ministerului Marinei informațile primite de la București privind o convorbire cu amiralul Scodrea și atașatul naval al Franței. Șeful Marinei române declara cu acest prilej că achiziționarea de submarine italiene nu era o condiție a împrumutului proiectat a fi contractat în Italia. Amiralul Scodrea se arăta adversarul unei atare tranzacții, „atâta timp cât România nu va dispune de port pentru a le adăposti, de instalații la sol și de echipaje instruite". Informat, ministrul Franței, Billy, se arăta surprins de această poziție, cunoscând „dorința (guvernului român - C.I.) de a câștiga favorurile guvernului italian de la care aștepta recunoașterea Unirii Basarabiei"[25].

La 16 septembrie 1926, Averescu și Mussolini semnau la Roma tratatul de prietenie româno-italian. Soluția problemei ratificării acordului privind Basarabia suferea o amânare tactică impusă de Italia fascistă, dar ascendentul cercurilor de afaceri din Italia față de cele din Franța în raporturile cu România era o realitate[26].

La 22 noiembrie 1926, C. Diamandy se vedea obligat să ofere la Quai d'Orsay unele explicații cu privire la viitorul comenzii de submarine. Diplomatul român releva că „la concursul instituit în acest scop, ofertele italiene au fost recunoscute mai avantajoase". În timpul guvernului Brătianu, Diamandy obținuse ca prioritatea să revină firmelor franceze în cazul unor prețuri echivalente, dar căderea ministerului a intervenit înaintea deciziei. În aceste împrejurări, noul premier, generalul Averescu, a considerat oportun să se raporteze la rezultatele licitației, cu atât mai mult cu cât italienii propuneau o importantă deschidere de credite. Nu fusese cazul Franței. Deci, opina Diamandy, „această decizie s-a inspirat în mod unic din aceste argumente tehnice"[27]. Era evident că Franța pierduse competiția cu Italia pentru comanda navală. Se pare că această situație nu a demoralizat total pe constructorii francezi. În ianuarie 1927 era publicat textul tratatului româno-francez, semnat la 10 iunie 1926 - rămas secret. La 21 ianuarie se prezentau la Quai d'Orsay reprezentanții autorizați ai șantierelor navale „Normand" din Le Havre, interesați să obțină informații privind posibilitatea primirii unei alte comenzi din România. Constructorii francezi știau că Italiei i se comandaseră torpiloare, submarine și un vas atelier pentru repararea submarinelor, dar dețineau informații privind necesitatea altor unități. De aceea, „în pofida creșterii francului, constructorii francezi cred că pot supune atenției propuneri cel puțin la fel de avantajoase ca cele ale concurenților străini; ei cer numai sprijinul guvernului francez pentru a reuși la București". Subdirectorul pentru Europa de la Quai d'Orsay, Corbin, le-a explicat motivele succesului italian: prețul scăzut al ofertei și creditele acordate de guvernul italian. Constructorii francezi au observat că prețul italian era, practic, mult mai ridicat ca urmare a unor majorări, dar că, în ceea ce privește condițiile de plată, „ei vor face foarte mult ca să ofere

termene destul de avantajoase pentru guvernul român, ca acesta să nu poată argumenta în favoarea italienilor". În consecință, ei erau dispuși să ia legătura cu noul ministru al Franței la București, Louis Clinchant - recent numit, înaintea plecării acestuia la post[28]. Intervenția constructorilor francezi a fost adusă la cunoștința lui Poincaré a doua zi, ideea esențială punând în lumină faptul că această nouă comandă „ne scapă din cauza unor rațiuni politice"[29].

În aceeași zi, 22 ianuarie 1927, Briand remitea noului ministru la Franței la București ample instrucțiuni privind obiectivele misiunii. Șeful diplomației franceze acorda o atenție distinctă rivalității cu Italia în problema influenței în România și nu omitea să evoce avansul Romei în chestiunea comenzilor militare. Briand sesiza cauza: eșecul împrumutului de 100 de milioane de franci negociat în 1923 și realizarea ulterioară a unui împrumut în Italia, care a permis comenzi militare importante: submarine și armament pentru trupele de uscat. Briand evoca și consecințele păgubitoare ale concurenței interne franceze. „Se pare că opinia publică - remarca ministrul francez de externe - și înaltul comandament român nu au considerat de bun augur avantajele materiale atribuite Italiei în ultimul timp, și chiar Averescu, în teama lui de a nu displace guvernului francez, a judecat necesar să pună punct concesiilor sale față de Italia. Este vorba de dispoziții de care ar fi necesar să se profite pentru a încerca restabilirea situației în favoarea noastră. Fără a vorbi de interesele industriei noastre, faptul că avem tratatul din 10 iunie 1926 ne comandă, într-adevăr, să nu ne dezinteresăm de armamentul românesc"[30].

Este cert că problema unor noi comenzi navale preocupa încă guvernul francez. La 3 februarie 1927, la Quai d'Orsay se redacta o notă specificând la punctul 1 - **Material naval,** comenzile atribuite Italiei (1 vas atelier, 1 submarin, 2 torpiloare, organizarea bazei navale de la Siut-Ghiol). Interesul este conturat de atenția acordată comenzilor încă neatribuite, unde se înregistra: mine submarine - concurență anglo-franceză; 1 submarin, 1 crucișător - concurență italo-franceză[31].

Industria franceză pierduse deja afacerile, dar marina trebuia să-și păstreze prestigiul. La 8 februarie 1927, legația Franței la București era anunțată că Ministerul Marinei intenționa să trimită în marș în Marea Mediterană și Marea Neagră o flotă sub comanda căpitanului Dumont, escadră compusă dintr-un crucișător, două torpiloare, două contra-torpiloare și două submarine. Pentru crucișător și submarine se propunea escală la Constanța (19 - 23 martie), iar pentru torpiloare și contra-torpiloare una la Galați la aceleași date. Evident, se solicita acordul guvernului român[32]. Mai mult, la 22 și 26 februarie, Quai d'Orsay informa Ministerul Marinei despre comenzile navale românești în Italia - două torpiloare la Napoli (contract din 13 noiembrie 1926) și un submarin la Triest (contract din 7 decembrie 1926), oferind reperele tehnice de bază ale acestor unități[33].

Franța mai spera obținerea unor eventuale noi comenzi navale din România. O demonstrație a tehnicii era prevăzută din nou. Ministerul Marinei de la Paris anunța sosirea la Galați, la 29 octombrie 1927, a două torpiloare de escadră [34]. Dar presiunile constructorilor francezi nu au găsit ecou. La 4 aprilie 1928, Briand era dezamăgit că Vintilă Brătianu, devenit prim-ministru. respinsese, fără să motiveze decizia, ofertele de furnizare a unui crucișător ușor, contra-torpiloare, submarine, cargouri, ca și

instalarea unei baze navale. Şeful diplomaţiei franceze reamintea lui Clinchant instrucţiunile sale din ianuarie 1927 şi cerea informaţii asupra împrejurărilor acestui eşec. „Trebuie - continua el - să interpretăm că este vorba de intenţia guvernului român de a abandona aceste comenzi, sau de a rezerva, ca şi precedentele, industriei italiene? Nu ar fi posibil, ca reluând chestiunea, să se restabilească situaţia în favoarea industriei noastre?"[35]

O ultimă tentativă franceză în această perioadă a fost făcută în august 1928 în legătură cu organizarea unei baze navale în România de către un grup de firme, care realizase o lucrare unică prin dimensiunile ei în portul Toulon. În decembrie acelaşi an, ministerul de Război şi de Finanţe ale României declarau că sunt de acord, în principiu, cu lucrarea, dar că în „actuala stare a finanţelor, nu se poate face nimic, doar cu condiţia ca grupul francez să asigure concursul bancar necesar finanţării acţiunii".[36]

Deci, la sfârşitul primului deceniu interbelic, marina militară română nu dispunea încă decât de unitaţi modeste şi cu un grad ridicat de uzură. Pentru modernizare s-a apelat la comenzi peste hotare. Rivalitatea franco-italiană în acest domeniu a fost foarte puternică, constructorii peninsulari devansându-şi concurenţii. Considerentele politice au fost o prezenţă constantă în timpul negocierilor.[37]

Note

- * Scurt fragment din lucrarea de plan „România, Franţa şi Balcanii, 1921 - 1929".

1. Vezi: Gheorghe Zaharia, Constantin Botoran, **Politica de apărare naţională a României în contextul european interbelic, 1919 - 1939**, Bucureşti, 1981, passim; Ioan Talpeş, **Diplomaţie şi apărare**, 1933 - 1939, Bucureşti, 1988, p. 13 şi urm.
2. Vezi istoricul problemei în Arhiva Istorică Centrală - Bucureşti. Microfilme Franţa (în continuare AIC - M. Franţa), rola 183, cadrul 729: Notă MAE, Paris, 27 august 1925.
3. Raoul Bossy, **Amintiri din viaţa diplomatică (1918 - 1940)**. Vol. I 1918 - 1937. Ediţie şi studiu introductiv de Stelian Neagoe, Bucureşti, Humanitas, 1993, p. 118 - 119.
4. AIC - M. Franţa, r. 179, c. 888 - 895: Notă a Cabinetului Ministrului Marinei, Paris, 27 ianuarie 1925.
5. Francis Conte, **Un révolutionnaire-diplomate: Christian Rakovski. L'Union Soviétique et l'Europe (1922 - 1941)**. Préface d'Annie Kriegel, Paris - La Haye, Mouton, 1978, p. 132 şi urm.
6. **Aspects des relations russo-roumaines. Rétrospectives et orientations**, Paris, Minard, 1967, p. 89 şi urm. (capitole redactate de Grigore Filitti).
7. AIC - M. Franţa, r. 179, c. 888 - 895: Notă a Cabinetului Ministrului Marinei, Paris, 27 ianuarie 1925.
8. Ibidem, c. 934: Nota Ministerului Marinei, Paris, 24 martie 1925.
9. Ibidem, c. 946 - 950: Minută MAE, Paris, nr. 293/23 aprilie 1925.
10. Ibidem, c. 947: Notă MAE, Paris, 20 aprilie 1925.
11. Ibidem, c. 952: Notă MAE, Paris, 24 aprilie 1925.
12. Ibidem, c. 904 - 905: Notă MAE, Paris, 27 aprilie 1925.

13. Ibidem, c. 956 - 957: Notă MAE, Paris, 12 mai 1925.
14. Ibidem, c. 958: MAE către Ministerul Marinei, Paris,nr. 381/19 mai 1925, Briand.
15. Ibidem, c. 961 - 962: Ministerul Marinei către MAE, Paris, nr. 736/ 17 iunie 1925.
16. Ibidem, c. 966 - 968: Notă MAE, Paris, 22 iunie 1925.
17. Ibidem, c. 969: Notă MAE Paris către Legaţia din Bucureşti, nr. 214/19 iunie 1925.
18. Ibidem, c. 973 - 975: Notă MAE Paris către Legaţia din Bucureşti, nr. 239/9 iunie 1925; telegramă MAE către Bucureşti, 11 iunie 1925.
19. Ibidem, c. 980 - 981: Notă MAE, Paris, 6 august 1925.
20. Ibidem, c. 983 - 985: Notă a Ministerului Marinei către MAE, Paris, nr. 420/11 august 1925.
21. Ibidem, c. 987 - 988: Notă a MAE către Ministerele Comerţului şi Finanţelor, Paris, 12 august 1925.
22. Ibidem, r. 183, c. 730: Notă MAE, Paris, 27 august 1925.
23. Vezi: Constantin Iordan, **La Roumanie et la Yougoslavie face a l'Italie fasciste (1926 - 1928): une solidarité défaillante?**, în „RESSE", XXIII, 1984, nr. 2, p. 159 - 170.
24. Idem, **Despre negocierile privind încheierea alianţei franco-române (10 iunie 1926)**, în „Revista de istorie", t. 29, 1976, nr. 2, p. 223 - 232.
25. AIC - M. Franţa, r. 179, c. 995 - 996: Notă a MAE către Ministerul Marinei, Paris, nr. 386/10 iunie 1926.
26. Frederic C. Nanu, **Politica externă a României 1918 - 1933**. Traducere de Liliana Roşca şi Emanuela Ungureanu, Iaşi, 1993, p. 129.
27. AIC - M. Franţa, r. 179, c. 1005: Notă MAE, Paris, 22 noiembrie 1926.
28. Ibidem, c. 1009 -1010: Notă MAE, Paris, 21 ianuarie 1927.
29. Ibidem, c. 1011: Notă Poincaré către MAE, Paris, nr. 42.267/22 ianuarie 1927.
30. Ibidem, r. 183, c. 785 - 786: Minunată MAE, nr. 35/22 ianuarie 1927.
31. Ibidem, r. 179, c. 1026: Notă MAE, Paris, 3 februarie 1927.
32. Ibidem, c. 906: telegramă MAE către Legaţia din Bucureşti, Paris, 8 februarie 1927.
33. Ibidem, c. 1024 - 1026: Notă a MAE către Ministerul Marinei, Paris, nr. 94/22 februarie 1927 şi nr. 109/26 februarie 1927.
34. Ibidem, c. 907: telegramă MAE către Consulatul Franţei din Galaţi Paris, 25 octombrie 1927.
35. Ibidem, c. 1033: telegramă MAE Paris către Legaţia din Bucureşti, nr. 78/4 aprilie 1928.
36. Ibidem, c. 1055 - 1056: Ministerul Marinei către MAE, Paris, nr. 1766/15 decembrie 1928.
37. Vezi: H. James Burgwyn, **Il revisionismo fascista. La sfida di Mussolini alle grandi potenze nei Balcani e sul Danubio, 1925 - 1933**, Milano, Feltrinelli Editore, 1979, p. 105 şi urm.